



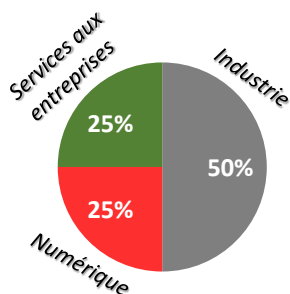
IMPACTS DE LA LGV BPL : LE POINT DE VUE DES DIRIGEANTS D'ENTREPRISE DE **QUIMPER**

Quimper : le devenir de l'aéroport avant tout. Le train comme mode subsidiaire ?

« On sait qu'on est au bout du monde [...]. Il y a ceux qui arrivent à capter les opportunités et ceux qui ont appris à s'en passer »

Du fait de la mise en service de la LGV BPL et des améliorations concomitantes sur les lignes bretonnes, Quimper est l'agglomération du Grand Ouest qui bénéficie du gain de temps le plus important. Malgré ce, avec une durée moyenne de 3h42 entre la Cornouaille et la capitale, le regard porté sur la liaison ferroviaire reste fortement dépendant de l'avenir de l'aéroport Quimper Cornouaille.

Profil sectoriel des entreprises rencontrées



NOM DE L'ENTREPRISE	PERSONNE RENCONTRÉE	SECTEUR D'ACTIVITÉ	EFFECTIF LOCAL*
Appnexus (ex Alenty)	Directeur technique	Numérique	11
Armor lux	Président	Industrie	388
Axon' Mechatronics	Directeur Général	Industrie	112
CIMUT	Directeur Général	Numérique	120
Henaff	PDG	Industrie	217
Krampouz	Président	Industrie	56
Socogec	Directeur associé	Services aux entreprises	45
Verlingue	Dir. communication/marketing	Services aux entreprises	291

* Effectif salarié estimé dans le territoire quimpérois

Une sensibilité au ferroviaire conditionnée par le devenir des offres aériennes de Quimper et Brest

Le sujet de la desserte ferroviaire de Quimper ne peut être traité indépendamment de celui de la desserte aérienne du territoire. Premièrement, car l'enjeu primordial pour un chef d'entreprise est celui de l'accessibilité absolue, indépendamment du mode de transport. Deuxièmement, parce que le passage de 4h29 à 3h42 entre Quimper et Paris redistribue potentiellement les cartes de la concurrence modale avec une ampleur qu'il est intéressant d'appréhender. Enfin et peut-être surtout, le contexte cornouillais d'indécision quant au devenir de l'aéroport cristallise les enjeux bien au-delà de l'accessibilité ferroviaire accrue, réduisant souvent le train à un rôle subsidiaire dans les déplacements professionnels.

De toute évidence, impossible de ne parler que de TGV quand l'avion constitue le mode de transport privilégié et occupe à ce point les esprits. Pour beaucoup d'entreprises interrogées les temps de parcours en train resteront rédhibitoires en 2017, et seul l'aérien est en mesure de pouvoir satisfaire leurs besoins de

déplacement. « *On ne se sent pas concernés par le ferroviaire* » relève d'emblée l'un des responsables interrogés. Toutefois, les nombreux griefs qui sont faits à la liaison aérienne Quimper-Paris conduisent certains dirigeants à envisager un potentiel transfert vers le train. Ceux qui dès aujourd'hui se sont reportés « *à contrecœur* » sur l'aéroport de Brest pour rejoindre Orly font rapidement le calcul : pour un rendez-vous à Paris, un trajet intégrant l'avion depuis l'aéroport de Brest excède les temps de parcours en TGV depuis Quimper. « *Le train est notre sauveur. [...] On sait ce qu'on fera en juillet 2017* » lance même très enthousiaste un dirigeant.

La question est de savoir comment de telles aspirations pour le train évolueront avec la réorganisation annoncée de la ligne aérienne Quimper-Orly, car c'est bien elle qui dicte les comportements de mobilité des entreprises cornouaillaises. Le développement de l'offre aérienne de Brest suscite également l'intérêt des forces économiques quimpéroises. A coup sûr, les entreprises effectuant régulièrement des déplacements à l'international continueront à privilégier l'aéroport de Brest et sa liaison directe vers Roissy-Charles de Gaulle. Ainsi, aux dires d'un dirigeant quimpérois, si la LGV BPL contribue à « *passer du stade de la préhistoire ferroviaire au semi-contemporain* », elle ne peut répondre ni aux besoins de mobilité croissants vers les grandes métropoles nationales, ni aux attentes de préacheminement vers les aéroports franciliens exprimées par les fleurons de l'économie locale.

Des besoins vitaux de maintien des centres de décision auxquels la LGV ne peut véritablement répondre

Si dans un contexte d'incertitude les gains de temps permis par la LGV BPL interrogent certaines organisations sur leur choix modal, la desserte aérienne est attachée à des enjeux bien plus profonds. Pour les chefs d'entreprise, elle demeure la seule garante du maintien de l'activité sur le territoire. Sur ce point, deux fers de lance quimpérois sont unanimes : « *si l'aéroport de Quimper Cornouaille ferme, dans un ou deux ans on va se lasser et on déménagera* » et « *le Comité de Direction sera contraint de déporter les centres de décisions sur une autre métropole* ». Parfois même, la rancœur s'exprime sans atténuation : « *quand on a une entreprise dynamique, dépendante du temps, on doit être dans l'air du temps et on ne doit pas être à Quimper* ».

La défense d'une liaison avec l'Île-de-France : regards croisés entre les enjeux quimpérois et manceaux

Les propos des acteurs économiques de Quimper présentent certaines similarités avec ceux tenus au Mans. L'émotivité devant l'incertitude de la desserte et le sentiment de relégation sont finalement proches dans les deux territoires. L'attention se focalise bien plus sur ce qui pourrait advenir si la situation des transports se dégradait que sur ce que la LGV apporte comme éléments nouveaux. Une différence est tout de même notable. Alors qu'au Mans le regard porté sur Rennes suscite souvent une certaine défiance, depuis Quimper la capitale bretonne est davantage décrite comme source d'opportunités. « *On sera toujours pris de vitesse par Rennes. C'est le cas aujourd'hui, et ça le sera peut-être encore davantage demain. Mais c'est de la rhétorique tout ça* ». Il est par exemple intéressant de relever qu'un acteur majeur de Cornouaille, qui arrive au plafond de verre des possibilités de recrutement de profils technologiques rares sur Quimper, développe une partie de son activité digitale sur Rennes. Sans le savoir, il participe d'ailleurs à entretenir une spécificité cornouaillaise. Car 43% des emplois contrôlés par des entreprises du territoire sont localisés hors de l'aire urbaine de Quimper, chiffre inégalé en France dans les territoires comparables.

Cette stratégie opportuniste est toutefois considérée comme parfaitement indépendante de la LGV BPL, puisque la population de développeurs est par nature peu mobile et n'a nullement la vocation de se déplacer vers la région parisienne. Le vivier de compétence, le dynamisme de l'écosystème numérique rennais et l'identité bretonne sont les principales raisons qui ont dicté ce choix. Ainsi, dans cet exemple comme dans d'autres, l'évolution des relations économiques entre Quimper et Rennes sera sans nul doute davantage liée aux dynamiques de chaque territoire qu'à la mise en service de la LGV BPL.